

新しい公共事業評価の考え方

——「公共事業評価システム研究会」からの提言——

国土交通省大臣官房技術調査課環境安全係長 にしたに 西谷 まさゆき 誠之
〃 〃 公共事業調査室係長 ひらいし 平石 まさし 正嗣

1 はじめに

公共事業に対しては、その効率的な執行と透明性の確保が求められている。このため、国土交通省では、統一的な事業評価の実施により一層の効率性、透明性を確保する観点から平成13年7月に国土交通省所管公共事業の事業評価実施要領を定めるとともに、その中で評価手法に関する事業種別の整合性や評価指標の定量化について検討するために、学識経験者から構成する「公共事業評価システム研究会」（以下、「研究会」とする）の設置を規定している。

ここでは、研究会（委員長：中村英夫武蔵工業大学教授）において平成14年8月にとりまとめた「公共事業評価の基本的考え方」の第2部「評価の方法に関する解説（案）」（以下、「解説書」とする）について紹介する。

2 背景

現在、公共事業の新規事業採択、再評価は、投資効率性の判断材料を提供する費用便益分析結果（費用便益比（B/C）等）とその他各種指標を総合的に判断し、意思決定を行っている。しかし、事業採択等における意思決定構造、特に費用便益

分析結果とその他各種指標に基づく評価との関連が、必ずしも明確に体系化されたものとはなっていないため、そのプロセスを含め一層分かりやすく提示することが重要な課題となっていた。

このような状況認識の下、研究会において公共事業の意思決定構造およびそのプロセスの透明性の一層の向上を図ることを目的として、公共事業評価の新しい評価の方法が提言された。

3 新しい評価の方法

3 1 方法の特徴

公共事業は多様な視点から評価されるべきである。したがって、費用便益分析では捉えられない項目も含めて事業実施による多様な効果・影響を論理的に構成し、かつ実務的にも実行可能な評価方法であることが必要である。

新しい評価の方法では、事業が生み出す多様な効果・影響を、貨幣化が困難な項目も含めて網羅的に明らかにし、評価者の価値規範に基づいた評価項目間の重要度に基づき、多元的な情報を一元化する。そして、事業の優劣、採択の意思決定のための有益な判断材料を得るとともに、評価の考え方・手法を公表することにより、客観性・透明性の確保を図ることが可能となる。

3 2 新しい評価の方法の概説

ここでは、解説書にとりまとめられている内容についてその概要を紹介し、公共事業評価の方法の新しい考え方を示す。

なお、この解説書は、研究会の委員長である中村英夫教授の提案された「評価項目の体系」に基づき作成されたものであり、「公共事業評価の基本的考え方」の第1部「5. 評価の方法」に関する具体的な手順をとりまとめたものという位置付けである。

(1) 評価の実施手順

評価は、①評価項目の体系化、②評価指標の設定、③評価点の設定、④評価値の総合化、⑤総括表の作成、の5段階の手順により行う。

(2) 評価項目の体系化

本解説書では、評価項目を図1に示すような大項目、中項目、小項目の3階層を基本とすることが示されている。大項目は、「事業効率」「波及的影響」「実施環境」の3項目で構成され、「事業効率」は投資と効果の関係などを示す項目、「波及的影響」は公共事業がもたらす多様な効果・影響を示す項目、「実施環境」は事業実施の環境が整っているかを示す項目と規定されている。

なお、「波及的影響」における中項目の5項目

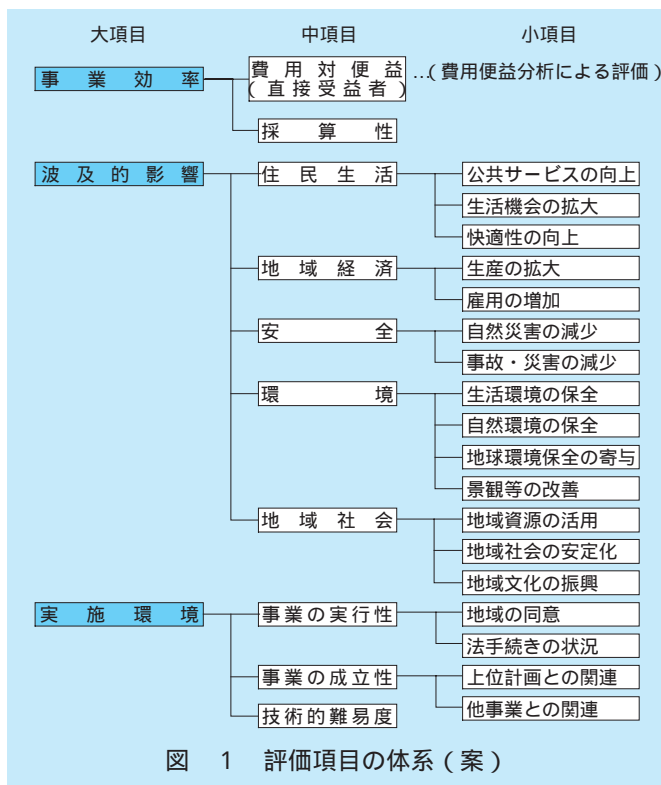


図 1 評価項目の体系(案)

は、公共事業の五つの役割、すなわち「自立した個人の生き生きとした暮らしの実現」「競争力のある経済社会の維持・発展」「安全の確保」「美しく良好な環境の保全と創造」「多様な地域形成」に対応するものとして設定されている。

また、「波及的影響」の小項目については、各事業実施による効果・影響をわかりやすく示すために、小項目に下位レベルを設定し、評価項目を網羅的に設定することとしている。なお、項目設定にあたっては、「事業効率」の評価指標の一つである費用対便益の算定で計測対象とした便益項目との重複は可能な限り回避することとしている。

(3) 評価指標の設定

評価指標の設定にあたっては、可能な限り定量化できる指標を設定することを基本とし、定量的な指標で表現することが困難な項目については、記述的表現に基づいた評価指標の設定を行う。

また、場合によっては、仮想的市場評価法(CVM: Contingent Valuation Method)などの非市場財の貨幣換算の方法を適用し、これを評価指標として用いることもできる。

(4) 評価点の設定

設定された評価指標に対して、評価者がどのように評価したかを明示するとともに、評価情報をわかりやすく整理、加工するための評価点の設定方法および留意点を示す。

① 評価点の範囲の設定

評価点の範囲は、評価指標によって異なった幅で設定されると、評価指標自体に重み付けされていることとなるため、例えばすべての評価指標に関して、最低1点、最高5点とするなどに統一する。

② 評価基準の設定と評価点の対応付け

評価基準の設定において、基準点の設定の考え方を明確化する必要がある。基準点設定の考え方としては、以下の二つが考えられるが、評価指標ごとに適切なものを選択する。

a) 事業実施後も事業実施前と同じ状態である場合を基準点(例えば3点)とする

考え方

[現状維持を3点とした場合の評価点の付け方の例]

現状より悪化 : + 1 ~ + 2

現状維持 (基準): + 3点

現状より改善 : + 4 ~ + 5

b) 事業の主たる目的に照らして、最低限達成すべき効果を達成している場合を基準点 (3点) とする考え方

[最低限達成すべき効果を3点とした場合の評価点の付け方の例]

効果が基準を達成していない : + 1 ~ + 2

最低限達成すべき効果 (基準): + 3点

基準以上の効果が見込まれる : + 4 ~ + 5

なお、評価点付けの客観性、適正さを確保するためにも、過去に行われた同種事業の事例を可能な限り写真やイラストなどイメージが伝わるものを付記し、評価基準や評価点と比較衡量できるようにする。

(5) 評価値の総合化

① 重み (ウェイト) の設定

評価項目間の相対的な重要度を重み (ウェイト) として設定する。重みは、重み付け設定者の価値規範を数値化するものとして、「直接評価法」または「一対比較法」などの方法がある。

② 重み付け設定者の選定

重みは、設定する者の価値観によって異なるため、評価を担当する複数の人によって実施することとしている。その選定要件は、評価項目の体系の内容や意味、用語の解釈を十分理解していることが必要であるとし、「評価対象事業分野に精通した有識者や当該施設を計画・整備・管理する担当者が相応しい」としている。

③ 重み設定上の留意点

重みは、複数の者が実施することとなっているが、重み付け設定者が付けた重みの分布を示すことが必要である。重みの分布としては、図 2、3 に示すような二つのパターンが考えられる。

a) 複数の重み付け設定者が付けた重みの分布に顕著なピークが見られる場合

この場合、分布の平均値や最頻値などを重みの代表値として設定する。

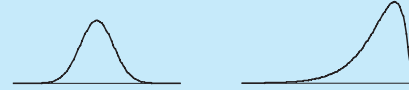


図 2 重みの分布例(1)

b) 分布のピークが複数ある場合、または顕著な分布がなく分散がきわめて大きい場合

この場合、分布の平均値や最頻値を重みの代表値として設定することは適当とは言えない。

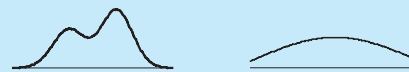


図 3 重みの分布例(2)

このときの対応策としては、以下のような方法により収斂させる。

重み付け設定者に対して集計した重みの分布を示した上で、重み付け結果の図を作成し、各重み付け設定者がどのような考えで重みを付けたかについてディスカッションをする。これにより、各重み付け設定者は当該評価項目の内容や意味、他の重み付け設定者の考え方等について情報を得て、理解を深めることができる。

ディスカッションを踏まえ、再度重み付けを行い、重みの分布がピークの高い分布に収斂するかどうかをみる。

これにより、重みの分布がある程度収斂した場合には、その平均値や最頻値等を代表値として重みを算出する。

この方法でも重みの分布が収斂しない場合には、重み付け設定者の価値観が大きく異なることが考えられる。この場合には、無理に分布を収斂させようとするのはかえって不適切である。この場合は、重みの最大値と最小値、あるいは複数ある分布のピーク値など、幅をもって

表現する。この結果は、後述する統括表などにおいて、当該評価項目について重みのばらつきが存在すること、ばらつきの程度（最大値，最小値，複数ある分布のピーク値など）を明示しておく。

以上をフローとして図 4 にまとめる。

④ 評価値の総合化

評価対象事業に対して、採択の判断材料となる総合化した評価値を算定することとしているが、事業の実施に係る意思決定の際の参考とするため、大項目，中項目ごとにも算出することとし、事業採択の決定は各項目の評価値を踏まえた総合

的な判断としている。

$$\text{評価値} = \sum_i W_i P_i$$

W_i ：評価項目 i に対する重み

P_i ：評価指標 i に対する評価点

また、分析に用いる評価項目の重みは、重み付け設定者の価値規範を反映したものであるが、これには重み付け設定者間の価値観の相違や評価項目自身が持つ用語の曖昧さなどの不確定要因があるため、必要に応じて、評価項目間の重みを適宜変化させるなどによる感度分析を実施することにより、重みの違いによる評価値の変化を分析することとしている。

(6) 総括表の作成

最後に評価の結果をとりまとめるものとして総括表の作成を推奨している。この総括表では、各評価項目別とその評価点，重み，評価値の合計などが一覧表で整理され、また、事業採択時における評価者の意思決定プロセスの透明性の一層の向上を図るため、コメントの欄を設け、採択の理由などを記入するようになっている。

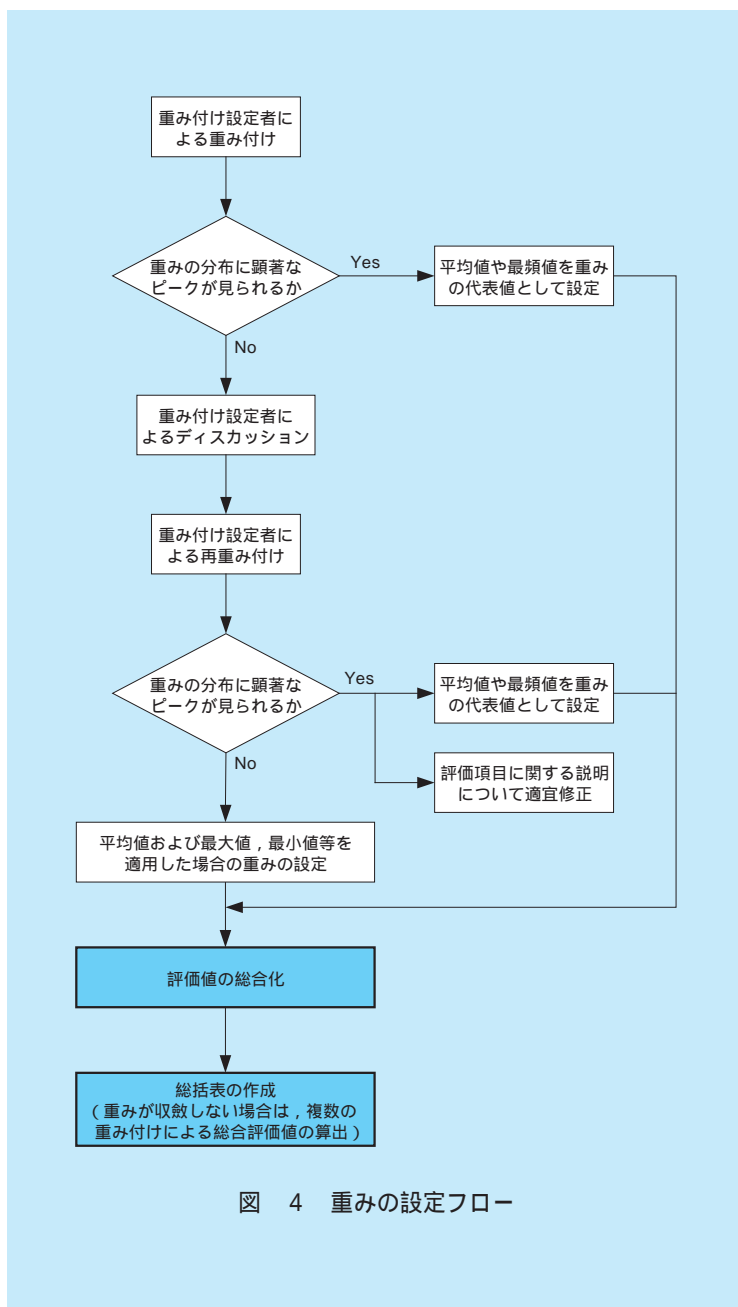


図 4 重みの設定フロー

4 おわりに

これまでの国土交通省所管の公共事業の評価は、費用対効果分析により費用便益比（B/C）をはじめさまざまな指標を勘案し総合的に評価されてきたが、事業採択における透明性の観点からは必ずしも国民の理解が十分に得られているとは言えなかった。

この新たな評価の手法は、これまで以上に事業採択の意思決定構造およびプロセスの透明性を高めるものと期待されており、今後、試行を繰り返し、改善を図ることとしている。公共事業評価に携わるものの一助となれば幸いである。

海外建設入札・契約研究会 報告について

国土交通省総合政策局国際建設課国際建設経済室長

まちだ ひろひこ
町田 裕彦

国土交通省は、海外建設協会に委託し設置した海外建設入札・契約研究会（座長 小林康明 足利工業大学教授）において、4回にわたり海外建設市場の環境整備に関して調査を行い 議論を重ね、報告書を取りまとめ本年7月末に公表したところである。

以下、経緯、内容、今後の方向についてご報告したい。



建設業の海外展開のあり方に関する研究会提言（通称金本研）について

今回の研究会に先立ち、金本東大大学院経済学研究科教授を座長として、学識経験者、建設業界、コンサルタント、国際協力銀行等からなる「建設業の海外展開のあり方に関する研究会」が立ち上げられ、5回にわたり議論がなされ、平成12年12月に提言としてとりまとめられたところである。

具体的内容については、図 1 の概要をご覧ください。

今回、海外建設入札・契約研究会において議論していただいたのは、行政による環境整備の一つとして掲げられた公正で開かれた海外建設市場の形成を中心として、行政に与えられた宿題をこなしたものである。



今回の調査の背景について

(1) 建設業の海外展開の現状

近年におけるわが国建設業の海外展開は、1973年の第1次オイルショック後本格化し、1996年度には、海外建設受注高は過去最高の1兆5,926億円に達したが、1997年度には、アジア通貨危機の影響もあり、アジア地域の受注額が大きく減少し、1999年度には7,297億円となり、1996年度のピーク時と比較すると約54%の減少となった。2000年度には、1兆円と持ち直したが、2001年度には、8,083億円にとどまっている（図 2）。

昨今はアジア地域での受注額は、全体の7割から8割を占め、アジア地域での受注動向が海外全体の受注動向を大きく左右している。

2001年度の海外建設受注額の主要要因をみても、対前年度1,917億円の減少のうちアジアにおいて公共工事の発注額が大幅に減少したこと（1,384億円減）が挙げられ、アジア地域での受注動向に大きく左右される実態が明らかになっている。国内の公共事業費削減や民間設備投資の低迷もあり、日本の建設企業はインフラ整備の需要が旺盛なアジアを中心に海外事業を経営戦略上の重要分野の一つとして位置付ける方向にある。

(2) 建設業に関わるアセアン地域の重要性と事

図 1 建設業の海外展開のあり方に関する研究会提言の概要

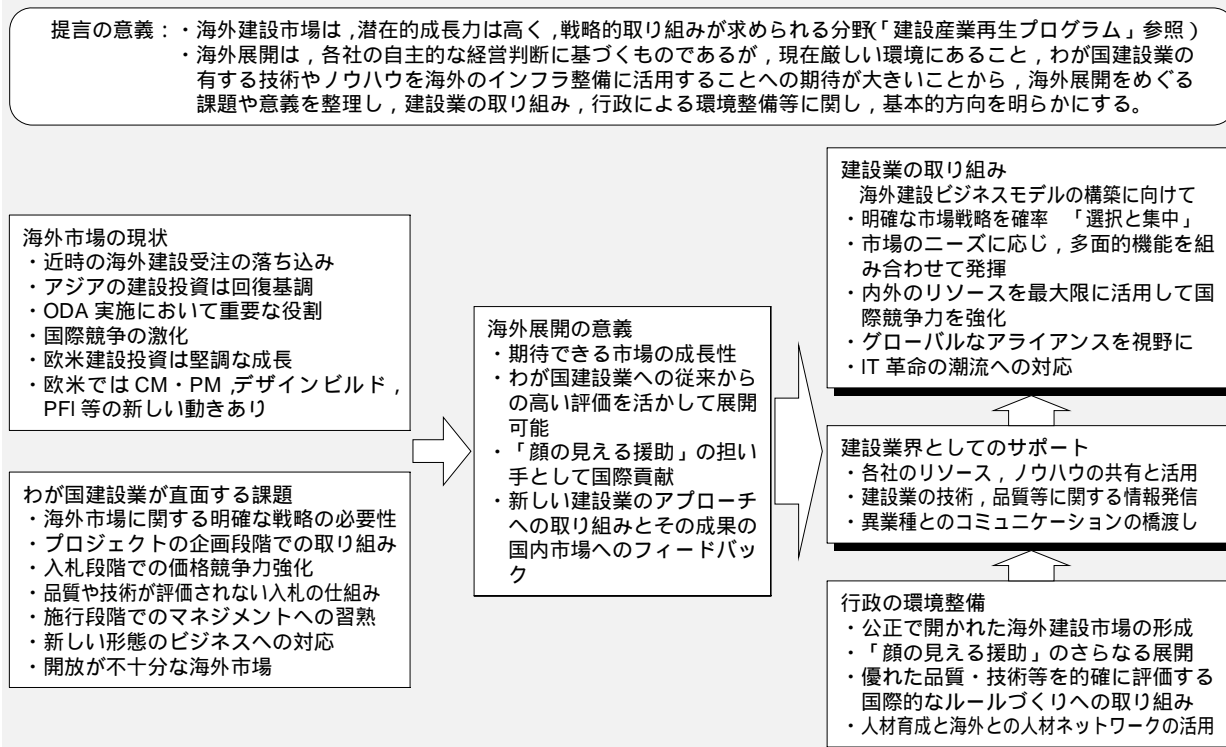
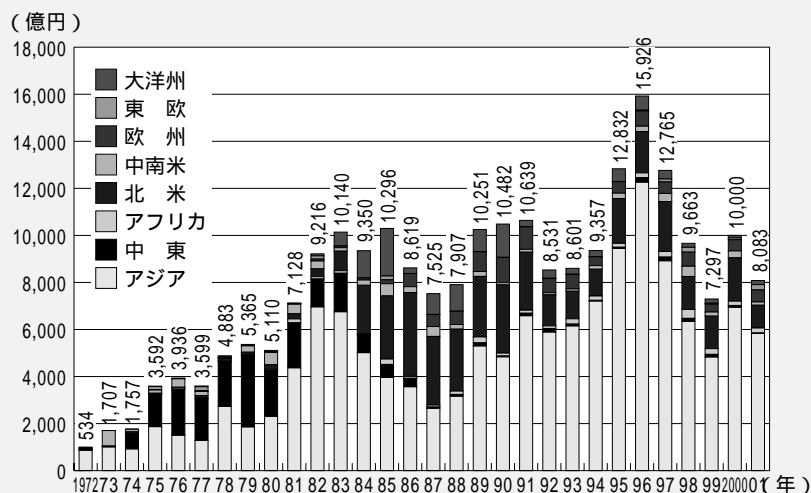


図 2 海外建設受注実績の地域別推移（1972～2001年）
 （出典：海外建設協会調べ）



業展開に伴う問題点

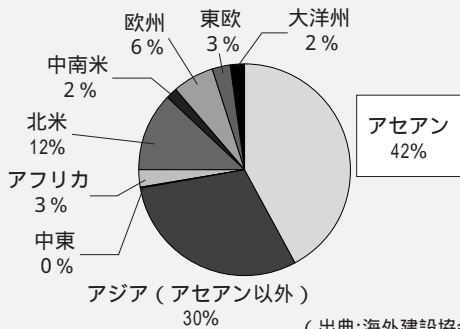
2001年度のをが国建設業の受注額8,083億円のうち、アジア地域は72%を占めるが、アセアン（ASEAN: 東南アジア諸国連合）地域だけでも全体受注の42%に達している（図 3）。アセアン地域の経済成長率は、わが国が1.4%であるのに対し、全体（加重平均）で3.2%と、通貨危機の後も依然として高い成長率を保っている。また、わが国 ODA 供与額もアセアン地域は32%を占め

ており、最重要地域となっている。

このような実態を踏まえ、わが国の建設業界も、アセアンに重点をおいて活動しているが、投入している人的資源に比べて受注額は必ずしも高くはなく（図 4、5）、全体額も近年減少傾向にある（図 6）。

2002年1月に行った調査では、アセアン諸国に進出している日本の建設企業等からは、建設企業の活動の障害となっている制度、慣行について、

図 3 海外建設業受注実績（2001年度）



（出典：海外建設協会調べ）

図 4 日本の建設業が進出している国 1 カ国当たりの日本人社員数

（出典：海外建設協会調べ）

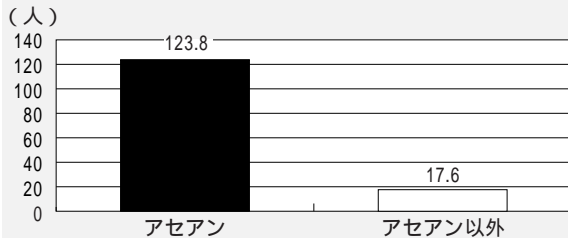


図 5 日本の海外建設企業の日本人社員 1 人当たり受注高

（出典：海外建設協会調べ）

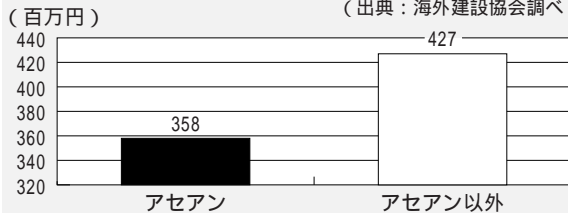
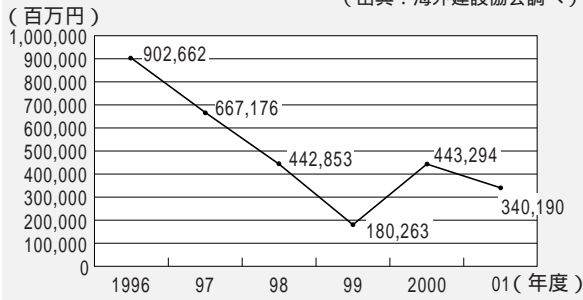


図 6 日本の建設業のアセアンにおける受注額

（出典：海外建設協会調べ）



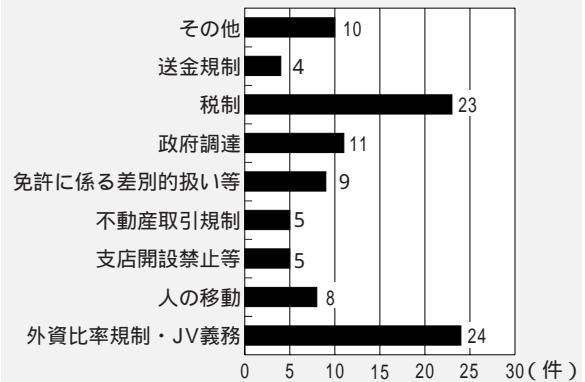
さまざまな改善要望が寄せられた（図 7）。しかしながら、これらの具体的な対応については、進出各社の自助努力に委ねられているくらいであった。

日アセアンの経済的結びつきは、東アジアのいずれの国、地域よりも強く、日アセアン包括的経済連携構想の検討がなされるなど、国家戦略としてアセアン地域としての連携強化がすすめられようとしている。

このような状況を踏まえ、行政として、アセア

図 7 アセアン諸国（WTO加盟国）進出企業からの要望事項件数

（出典：国土交通省調べ）



ン地域を対象として建設業許可・登録、政府調達等に伴う受注範囲等に関する法制度およびそれらの運用の実情に関する情報収集を行い、各企業の取り組みを支援する環境整備を行う必要がある。

(3) 紛争を未然に防止する措置の必要性

過度に訴訟依存している状況があり、その中でわが国建設企業の交渉・クレーム処理能力は海外における建設事業の展開の際の弱点であると認識されている。しかしながら、英米においても、過度の訴訟依存による工期・価格・品質の悪化の反省から、互いに共通の改善目標を持って、継続的な効率性の向上を図っていく仕組み（「パートナーリング」^注）が導入されつつある（図 8）。

パートナーリングは、手法が確立されたわけではなく、国ごとに具体的な考え方、手法等は異なるところが多い。しかしながら、このようなパートナーリングの考え方が、海外建設事業において一般的に導入されるようになれば、欧米企業と比較し、わが国建設企業の弱点とされてきた交渉、クレーム処理能力の問題も自ずと解決されることとなることから、各国の事例を収集し、実情を把握する必要がある。

（注）従来、入札等競争原理によるコスト削減、契約による規律が過度に強調されてきた結果、かえって当事者間の連絡不足や信頼の欠如を助長、いたずらに訴訟等が提起され、工事の工期・値段・品質すべて悪化してきたことに対する反省から、入札によりその都度取引相手をかえるのではなく、一定のパートナーとして長期間の取引関係を持つことにより、チームとして互いに共通の改善目標

を持って、継続的な効率性の向上を図っていくことができるような関係をつくろうとする考え方が、英米社会においても取り入れられる事例が増加しつつある。このような考え方、概念が、パートナーリングと呼ばれるものである。

建設業界の生産性の低さを改善しようとする英国政府の意向でまとめられた、いわゆるレイサムレポート(1994年)およびイーガンレポート(1998年)の中で紛争を未然に防止する手法としてのパートナーリングの導入が正式に勧告されている。

(4) 円借款事業の現状と課題

日本企業の円借款受注率は、1986年度には67.0%であったにもかかわらず漸減し、2001年度には24.4%の水準に落ち込んでいる(図9)。

1980年以降、通貨危機に至り特別円借款が創設された1999年度まで、調達先を特定しないアンタイトの比率は、ほぼ100%、ないしは100%と、この間ほとんど変化がなかったにもかかわらず、日本企業の円借款受注率は漸減しており(図10)、1970年代のタイト部分の受注が80年代に繰り越されていることを考慮に入れても、アンタイト方式によるもの以外の要因が大きく働いていると考えられる。

この要因を特定するとともに、その要因が合理的でないものによるのであれば、是正に向けて働きかけていく必要がある。



本調査の具体的実施方法等について

以上の三つの背景を踏まえ、具体的な事実関係につき調査するとともに、今後のあり方について検討を行うため、国土交通省において海外建設協会に委託し、有識者等からなる海外建設入札・契約研究会を設置し、3回にわたる現地調査等による調査を行った。

海外建設入札・契約研究会名簿(敬称略)

《委員》

- 小林 康 昭 足利工業大学教授(座長)
- 森 本 裕 二 国際協力銀行プロジェクト開発部長
- 大 町 利 勝 (社)国際建設技術協会専務理事
- 林 幸 伸 日本工営(株)国際事業本部建設技術部長
- 吉 野 洋 志 (株)パシフィックコンサルタンツインターナショナルコンサルタント事業本部道路技術部長
- 富 瀬 南 (社)海外建設協会専務理事
- 内 藤 誠二郎 大成建設(株)国際土木部工事監理室次長(アセアン地域における入札・契約制度等調査主査)
- 青 木 正 春 清水建設(株)海外土木支店営業部部長(円借款課題調査主査)
- 二 宮 孝 夫 (株)熊谷組海外本部長(パートナーリング調査主査)

《国土交通省》

木 下 誠 也 国土交通省総合政策局国際建設課長

図 8 パートナーリングの特徴

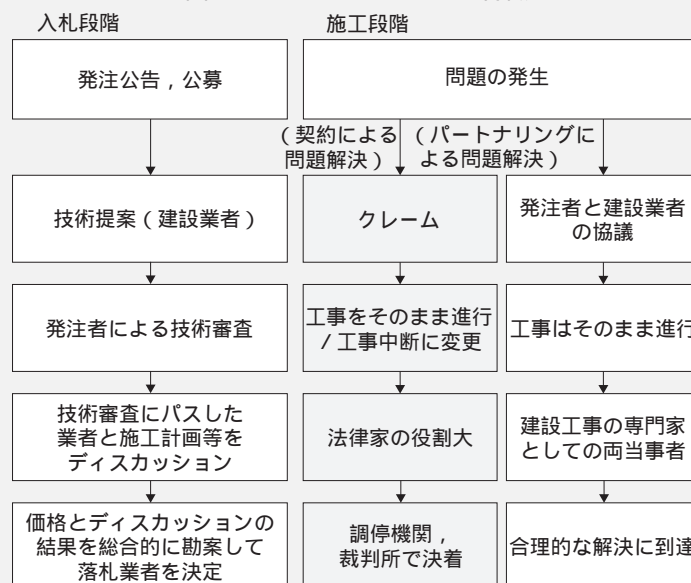
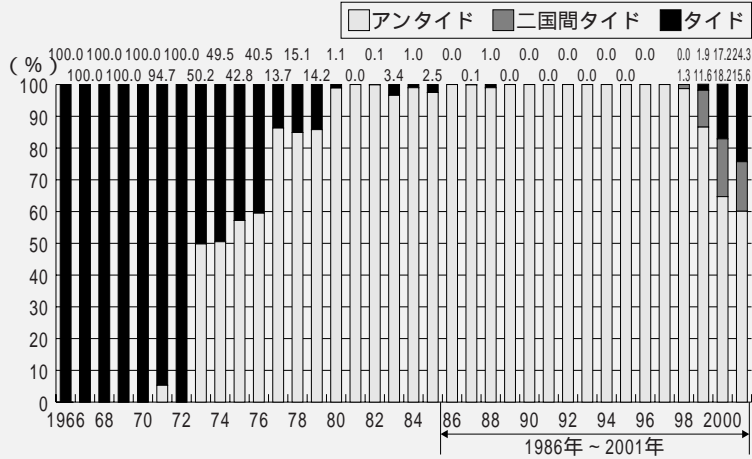
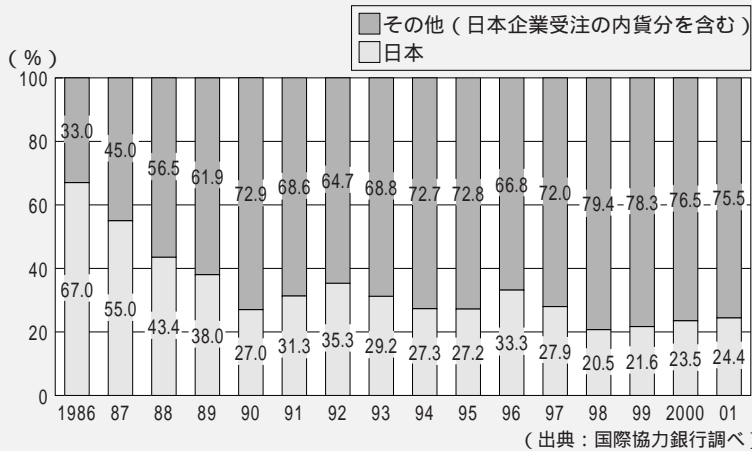


図 9 円借款調達条件の推移（承諾（借款契約締結）ベース）



（出典：国際協力便覧2001および国際協力銀行資料）

図 10 円借款の国籍別受注実績の推移



（出典：国際協力銀行調べ）

町田 裕彦 国土交通省総合政策局国際建設課国際建設経済室長

橋場 克司 国土交通省総合政策局国際建設課国際建設技術企画官



4 報告書の具体的内容について

(1) アセアン地域の建設市場制度・運用等の実態と本邦建設業の海外活動の阻害要因

現地調査を実施したアセアン地域5カ国（フィリピン、タイ、ベトナム、インドネシア、マレーシア）では、建設業に関して自国の重要産業の一つとして位置付けており、国によって方法は異なっているが、国内業者の育成や保護を行う観点から制度設計を行っていると思われる。

フィリピン、タイとマレーシアの3カ国では、建設業登録制度について外資制限があり、本国資本の比率が大きくなり優位となるように規定されている。ベトナムでは外資制限はないものの、外

国企業に対する建設業許可条件として案件ベースで国内企業と提携（JV）あるいはサブコン採用を義務付けている。

外国企業が受注可能な建設事業の範囲は、政府発注事業については、すべての国で何らかの制限が規定され、ODA事業で資金融資先から国際入札を条件とされている案件や自国の建設業者には遂行できない案件、あるいは金額規模で大規模案件のみを開放している。民間発注事業でも外国企業の受注機会は制限されており、現地法人を設立すれば特に制限はないが、現地法人設立に外資制限などがある。

また、日系建設企業は受注機会を確保するために、たびたび変更される各国の制度に逐次対応を迫られている。

さらに、制度面で問題がない場合でも、例えば、ODA案件であっても国内建設企業に実施可能と思われる案件は、国内企業による入札を実施

する場合や、国内企業が入札参加できる程度にPQ要件を緩和できるように案件を分割して入札ロットを小型化するなど、運用上の問題により建設市場での活動の自由が制限される場合もある。

そのほか、調査を行った5カ国にはほぼ共通して存在するのが、①担当事務所や担当者により税制の解釈に相違がある、現地政府にとって都合の良い解釈をされる、いったん納税後に申請により還付されるVATなどの免税分の還付に非常に時間が掛かるため、工事完成後も長期にわたり事務所を閉鎖できない等の税制の問題、②発注者の用地取得計画自体に問題がある、不法占拠者により工事開始が妨害される等の用地取得問題、③契約条件自体が発注者に一方的に有利な片務契約の場合や、発注者側プロジェクトマネージャー（契約上の発注者側責任者）に必要な権限がなく政府首脳による決定を待たされる、仲裁に持込まれた場合には、仲裁人が現地人で、公式言語が英語であるにもかかわらず現地語で話が進められる等の設計変更・クレーム処理に関する問題であった。

(2) パートナリング

日系企業のパートナリング実施例として香港、米国、英国において報告されているが、その実施手法は同一パターンではない。

パートナリングをどのような形で実施しているかを検証するため、さらに多くの情報を収集し検討する必要があるが、日系企業になじみがあるパートナリングは、ケーススタディを行った香港でも採用されている、英国において一般化しているパートナリングの手法である。これは、ワークショップというコンセンサスを形成していくツールに加えて、ターゲットコストという概念を導入し、リスク要因を積み上げたうえでそれに伴うコストを見込んだ総コストを見込んでいくものである。

ただし、この手法については以下の課題がある。

- ① リスクシェアの取り決めは、通常契約に明記されることとなる。しかしながら、この際の配分のルールについてすでに固まったものがある

わけではなく、さらに、このリスクの把握の頻度を可能な限り高めていく必要がある。

- ② 政府調達につき、ターゲットコストという概念を導入した場合、コスト縮減を実現した際のGain Shareを受注者、発注者等当事者で分け合うことは、このコスト縮減効果が納税者に対し見えにくい状況になる。これを英国等他国の事例でいかに納税者に理解され支持を得ているかを調査する必要がある。

パートナリングの考え方が、海外建設事業において一般的に導入されるようになれば、わが国建設企業の弱点とされてきた交渉、クレーム処理能力の問題も自ずと解決されることとなることから、日本発のグローバルスタンダードとしてのパートナリング手法のあり方について検討する必要があると考えられる。その際、あわせて以下の点について検討する必要がある。

- ① 海外建設受注実績をみると、3割から5割が公共発注分であり、わが国ODAによるものを加えるとさらに公共発注分の重要性は高まると考えられる。この場合、そもそも話し合いを手法として採る限り、政府調達につきパートナリングを導入した場合、上述の香港のパートナリングについて示した課題に加えて、恣意性、癒着性についての批判をどのように排除していくか等の課題がある。

- ② わが国建設企業の活動の最重要地域はアセアン地域であるが、これらの地域における発注官庁職員の第三章で述べたような状況に鑑みると、今後、パートナリングの手法についてのキャパシティビルディング等を行い、パートナリングの円滑な導入のための環境整備を図る必要がある。

(3) 円借款事業の現状と課題

日本企業の円借款受注率は、1986年度には67.0%であったが、2001年度には24.4%の水準に落ち込んでいる。アセアン5カ国における現地調査の結果等を踏まえると、以下の事項がその要因として想定される。

- ① 大型案件の減少

- ② 日本企業が技術面で競争力のある案件の減少
- ③ 円借款借入上位国の事情
- ④ 入札パッケージの小型化
- ⑤ 入札の決定要因として価格を最重要視する潮流の高まり

以上の要因のうち、特に⑤については、価格重視での入札を行ったが故に工事中断になったケースなど、価格重視の入札の弊害が指摘されているところである。これについては、PQ^注評価と入札評価の技術力を重視する運用により、解決につながるものと考えられる。

(注) PQとは、入札者の事前資格審査であり、「円借款調達ガイドライン」の3.02節「入札者の事前資格審査」において、大規模または複雑な案件で実施するもので、同種のプロジェクトの経験・工事成績、人員・設備等の能力、財務状況等を審査の対象とすることとされている。

現地調査により指摘のあったPQ評価に係る課題は、次のとおりである。

- ① コンサルタントの権限強化の必要性に関するもの
 - ② 結果等の公開性・透明性に関するもの
 - ③ 工事の実績評価方法の改善に関するもの
 - ④ 特殊機会調達力の評価の必要性に関するもの
- また、入札評価に係る課題は次のとおりである。

- ① コンサルタントの権限強化の必要性に関するもの
- ② 評価基準等の公開性に関するもの
- ③ ツーエンベロープ方式の採用促進に関するもの

このうち、③のツーエンベロープ方式については、一律にツーエンベロープ方式の採用を要請するのは現実的ではない側面もあるが、事業の規模、技術的難易度が高いプロジェクトに応じて採用するようにPRすることをJBICに要請するとともに、技術評価により重点をおく代替的な入札の方法について検討することが必要と考えられる。

非価格要素（技術要素等）を導入した入札方式として、日本では、国土交通省が1999年度から試

験的に導入した、価格要素と非各要素をそれぞれ点数化し加重平均値で総合判定する総合評価方式がある。このような方式も参考にしながら、今後さらに検討を要すると思われる。

5 今後の方向について

報告は、今後の方向性について以下のとおり結論付けている。

- (1) アセアン主要5カ国における実態調査に見られた、外資規制のほか、政府調達事業の受注機会制限、税制の運用上の問題等の阻害要因については、WTOや二国間FTA交渉の枠組みの中で是正を求めていくとともに、海外展開を行う企業に対して法制度、税制等の情報提供等を行う支援体制について、業界・行政が連携して検討する必要があるとしている。

また、FIDIC等のグローバルスタンダードである契約約款の普及・啓発を図るべく、発注官庁におけるキャパシティビルディングを行う必要があるとしている。

- (2) 今回収集したパートナーリングについての評価、今後の課題についての整理を踏まえ、さらに情報収集を行い、わが国建設企業により円滑な海外事業展開に資するガイドラインを作成する必要としている。
- (3) 円借款受注率低下の原因の一つである価格最重要視の入札の是正策としてPQ、入札評価において技術力が適正に評価されるよう国際開発銀行等に情報提供を行うとともに、必要に応じ調達ガイドライン等の改訂に向けて働きかけていく必要があるとしている。

なお、報告書の全体の流れについては図11（次頁）をご参照されたい。

6 おわりに

国土交通省としては、現在、この報告書の結論に沿って、昨年11月のドーハー閣僚会議以降本格化したWTOサービス交渉の枠組みの中で、アセ

図 11



アン諸国に対するサービスリクエストを提出しているところである。

サービスリクエスト提出後行われた7月のサービス交渉については、筆者も出席し、タイ、フィリピン等とリクエストの内容について意見交換を行ったところである。

また、小泉総理のイニシアティブで動いている日 ASEAN 経済連携構想の枠組みにおいては、日 ASEAN 経済大臣会合のもとに設置された日 ASEAN 経済連携強化（CEP）専門家グループに参加し、第3回会合において建設業界の要望につ

いて説明し、9月4日から5日にかけてブルネイの首都バンダルスリブガワンで開催された最終会合でまとめられた CEP 会合の報告書に日本側業界の意向としてほぼそのすべての内容が取り入れられた。この報告書の内容を踏まえたうえで、11月4日、5日に開催される日 ASEAN 首脳会合で政治宣言が採択されることとなる。

このほか、可能なものから逐次、予算要求を行う等により、本報告書の実現、具体化を目指してまいりたいと考えているところである。